

Ärende

Besvär som gäller detaljplan

Ändringssökanden

Rune Filipsson för sin egen del och med sina medparter
Astrid Fredriksson
Carita Karlsson
Kristen Fredriksson
Sami Savela
Harri Pulli
Sari Pulli
Marketta Rehn
Anu Herranen
Catharina Bergholm
Tuomas Kanninen
Clas Bergring

Beslut i vilket ändring sökts

Stadsfullmäktige i Grankulla 17.9.2012 § 50

Stadsfullmäktige har godkänt en detaljplan och en detaljplaneändring samt bindande tomtindelning och ändring av tomtindelningen för Björkgårdsområdet.

Yrkanden i besvären

1. Rune Filipssons besvär (06717/12/4103)

Detaljplanen och detaljplaneändringen bör remitteras för ny behandling. Utredningen beträffande Björkgård järnväghållplats funktionella arrangemang och anpassning till omgivande stadsbebyggelse har varit bristfällig.

Beslutet strider mot de för planen 2.4.2008 uppställda principerna för den fortsatta planeringen. I principerna konstaterades att man i planläggningen gör planerna för trafikförbindelser i samråd med Esbo. Den nuvarande hållplatsens läge bestämdes på 1990-talet enbart på grund av järnvägens säkerhetsaspekter och program för bortbyggande av plankorsningar och utan några stadsplanemässiga överväganden om en lämplig placering av hållplatsen med hänsyn till framtida bebyggelse och stadsstruktur.

Järnvägens planer för en utvidgning med två spår resulterar i en total rivning av den nuvarande hållplatsen och planen förutsätter att en ny hållplats anläggs. Kostnaderna för ett nytt uppförande av hållplatsen på nuvarande plats är därmed i samma storleksordning som byggandet av en ny hållplats på annan plats. Hållplatsens placering bör grundas på var den bäst kan betjäna allmänheten och stadsstrukturen. Frågan om hållplatsens placering och utformning skall ses

som en integrerad del av stadsstrukturen och den har stor betydelse för områdets planekonomi, säkerhet och utbudet av tjänster på vardera sidan av järnvägen. Cirka 80 procent av tågresenärerna till och från Björkgård bor ju även i framtiden i Ymmersta, varför en lämplig placering av hållplatsen ligger cirka 100 meter österut från Bredaporten. Vid detta läge är även de topografiska höjdförhållandena fördelaktiga för att bygga ett gångstråk genom järnvägsbanken med anslutning till perrongerna. Det sammanbinder Grankullas marker på båda sidor av järnvägen och förbättrar därmed åtkomsten av både privat och kommunal service för invånarna i såväl Grankulla som Esbo.

Vid planeringen av bebyggelsen på södra sidan av järnvägen borde även utformningen av kvarteret 502 och EV-området utvecklas så att den ger Björkgård hållplats med tillhörande service en egen identitet för både Grankullabebyggelsen söder om järnvägen och den befintliga bebyggelsen längs med Ullasbackavägen i Esbo.

2. Rune Filipssons och hans medparters besvär (06718/12/4103)

Detaljplanen och detaljplaneändringen bör remitteras för ny behandling. Planens och planeändringens utförande beträffande kvarteret 78 är osaklig och planen beaktar inte den regionala friluftsledens funktionalitet och behov av säkerhetszoner.

När det är fråga om kvarteret 78 strider beslutet mot de för planen och planändringen 2.4.2008 uppställda principerna för den fortsatta planeringen. Enligt dessa principer skall nybyggandet anpassas till den befintliga miljön och byggnadsbeståndet.

De tre kvarteren 76, 78 och 79 stadsplanerades för enfamiljshus i mitten av 1960-talet och kvarteren 76 och 79 bebyggdes enligt fastställd plan. Tomternas byggrätt uppgick till 350 m². Kvarteret 78 förblev obebyggt. I mitten av 1990-talet ändrades kvarteret till en AL-tomt med byggrätten 1 085 m² och det högsta tillåtna antalet våningar var två. Byggrätten för kvarteret 78 i den nu aktuella planeändringen är hela 3 550 m². Byggrätten har således mer än femfaldigats i jämförelse med områdets ursprungliga och mer än trefaldigats gentemot nu gällande stadsplan. Antalet parkeringsplatser uppgår nu till totalt 46 och de upptar närmare en tredjedel av kvarterets markyta. Det kan med fog konstateras att planändringen för kvarteret 78 inte har beaktat den existerande miljön och byggnadsbeståndet.

Det finns även brister som gäller jämställdhet i planeringen. De planerade våningshusen i kvarteret 78 ligger cirka 30 meter från de befintliga grannarna vid Bredavägen i kvarteren 76 och 79. Däremot ligger det närmast planerade IV-våningshuset i kvarteret 501 på mer än det dubbla avståndet från de befintliga grannarna i kvarteren 560 och 551.

Man skulle uppnå de för planeringen uppställda målsättningarna även med en måttlig höjning av byggrätten till högst 1 500 m² för kvarteret 78. Denna förverkligas med ett mindre våningshus i II - IV våningar närmast Bredaporten kompletterat med ett radhus mot gränsen till kvarteret 79.

Våningshuset bör planeras för relativt stora bostäder så att det totala antalet parkeringsplatser uppgår till högst 15 stycken. Därmed ryms bilplatserna naturligt på marknivån under våningshuset. Dagligvarubutiken förverkligas på annan lämpligare plats söder om järnvägen.

När det är fråga om den för regionen viktiga friluftsleden är det nödvändigt med en skyddszon av ett minst fem meter brett parkområde mellan kvarteret 78 och den befintliga friluftsleden. På detta sätt kan man säkerställa ledens användbarhet och karaktär. Därtill är det nödvändigt att byggnaderna i kvarteret inte får uppföras närmare än fyra meter från tomtgränsen räknat.

I detaljplaneändringen har inritats en trottoar bredvid friluftsleden vid Bredaporten men något utrymme för skötseln av en dylik trottoar vintertid finns inte. Därtill är det olämpligt ur säkerhetssynpunkt att sammanföra en friluftsled som trafikeras av cyklister och skidåkare med på trottoaren gående barn och föräldrar med barnvagnar. Det för friluftsleden avsedda utrymmet under Bredaportens järnvägsbro skall även i framtiden endast betjäna friluftsledens behov. Esbo stad har i sitt utlåtande över planen 4.4.2012 påtalat behovet av friluftsledens beständighet, säkerhet och ledighet.

Handläggning och utredning av ärendet

Stadsstyrelsen har avgett utlåtanden.

Ändringssökandena har avgett bemötanden.

Förvaltningsdomstolens avgörande

Förvaltningsdomstolen förkastar besvären.

Motivering

Tillämpade lagrum

Enligt 9 § i markanvändnings- och bygglagen skall en plan basera sig på tillräckliga undersökningar och utredningar. När en plan utarbetas skall miljökonsekvenserna, inklusive de samhällsekonomiska, sociala, kulturella och övriga konsekvenserna, av planen och av undersökta alternativ utredas i nödvändig omfattning. Utredningarna skall omfatta hela det område där planen kan tänkas ha väsentliga konsekvenser.

Utgående från 54 § 4 mom. och 39 § i markanvändnings- och bygglagen skall vid utarbetandet av detaljplanen för ett område där det inte finns någon generalplan med rättsverkningar i tillämpliga delar beaktas även vad som bestäms om kraven på generalplanens innehåll. Därmed skall man beakta bland annat att samhällsstrukturen fungerar, är ekonomisk och ekologiskt hållbar, att den befintliga samhällsstrukturen utnyttjas, att behov i anslutning till boendet och tillgången till service beaktas, att trafiken, i synnerhet kollektivtrafiken och gång-, cykel- och mopedtrafiken kan ordnas på ett ändamålsenligt och med tanke på miljön, naturtillgångarna och ekonomin hållbart sätt, att det ges möjligheter till en trygg, sund och för olika befolkningsgrupper balanserad livsmiljö samt att den byggda miljön, landskapet och naturvärdena värnas. Dessa omständigheter skall utredas och beaktas i den omfattning som styrmålet för

planen och planens noggrannhet förutsätter. Planen får inte orsaka markägare eller andra rättsinnehavare oskäligen olägenheter.

Enligt 54 § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen skall detaljplanen utarbetas så att det skapas förutsättningar för en hälsosam, trygg och trivsam livsmiljö, för regional tillgång till service och för reglering av trafiken. Enligt 3 mom. i samma paragraf får detaljplanen inte leda till att kvaliteten på någons livsmiljö försämras avsevärt på ett sätt som inte är motiverat med beaktande av detaljplanens syfte. Genom detaljplanen får inte heller markägaren eller någon annan rättsinnehavare åläggas sådana oskäligen begränsningar eller orsakas sådana oskäligen olägenheter som kan undvikas utan att de mål som ställs för planen eller de krav som ställs på den åsidosätts.

Planområdet och målet med detaljplanen

Enligt planbeskrivningen är föremålet för detaljplanen och detaljplaneändringen omgivningen vid Björkgårds hållplats som omfattar ett område söder om järnvägen på Esbo stads sida som avgränsas av Ullasbackavägen och Bredaporten samt områden norr om järnvägen i Grankulla stad avgränsade av Bredavägen och Bredaängsgränden. Planen täcker fastigheterna 3:96, 3:102 och 1:436 i Karvasbacka by, och planeändringen täcker kvarteren 78 och 80 samt en del av kvarteren 560 och 561, gatu- och parkområde, område för allmän parkering och järnvägsområde i femte stadsdelen.

Planområdet är delvis obebyggt naturområde eller impediment och delvis trafikområde. Området ligger vid gränsen mellan Grankulla och Esbo. Järnvägen går tvärs igenom planområdet och mitt på planområdet finns den ena av tågstationerna i Grankulla, Björkgårds tåghållplats.

Avsikten med planläggningen av Björkgårdsområdet är att ge möjlighet för ökad bostadsbyggnation som passar in i miljön intill Björkgårds järnväghållplats. I bostadsprogrammet för åren 2008 - 2011 som godkänts av Grankulla stadsfullmäktige 26.5.2008 har man föreslagit ökad bostadsbyggnation på området i fråga. Stadens mål som markägare är att effektivisera bostadsbyggandet på ett område som ligger intill utmärkta kollektivtrafikförbindelser.

Genom detaljplanen bildas i femte stadsdelen kvarteren 502 (AK för flervåningshus) och 504 (AO-1 för fristående småhus), rekreations- (VL för närrekreation) och specialområde (EV för skyddsgrönområde), gatuområde, järnvägsområde (LR) samt område för allmän parkering (LP). Genom detaljplaneändringen bildas i femte stadsdelen kvarteren 501 (PL för närservicebyggnader och AK för flervåningshus) och 78 (AK för flervåningshus), en del av kvarter 560, rekreations- och specialområde (VL och EV), gatuområde samt järnvägsområde (LR).

Planläggningssituationen

Söder om banan finns ett område utan detaljplan. Annars finns det gällande stadsplaner (12.11.1964, 10.10.1969 och 16.12.1994) på planområdet. I Grankulla finns ingen gällande generalplan med rättsverkan. I Nylands landskapsplan som har fastställts 8.11.2006 är planområdet utmärkt som område för tätortsfunktioner.

Området ska planeras som område för boende, arbetsplatsfunktioner som passar in i omgivningen samt därtill hörande tjänster och funktioner.

De riksomfattande målen för områdesanvändningen har förnyats (13.11.2008), bland annat gällande specialfrågor i Helsingforsregionen, och påverkar den här detaljplanen. I målen främjas en enhetlig samhällsstruktur som bygger på kollektivtrafiken, särskilt den spårbundna trafiken. Vid planeringen av områdesanvändningen skall betydande byggande placeras till områden med tillgång till kollektivtrafik, särskilt spårbunden trafik. Vid områdesanvändningen skall man förebygga glesbyggande utanför den befintliga samhällsstrukturen.

Järnvägen och Björkgårds tåghållplats

Enligt planbeskrivningen finns det vid tåghållplatsen en underfart för såväl gång- och cykeltrafik som fordonstrafik. Från de i detaljplanen anvisade bostadsområdena går det att dra trygga och funktionella gång- och cykelvägar till stationen. En breddning av banan till fyra spår planerades i utredningsplanen för stadsbanan i Esbo 2003. De gamla spåren blir kvar på så gott som samma plats som förut. De nya spåren placeras på södra och norra sidan om de gamla spåren. För den nya perrongen och det södra spåret byggs en cirka 12 meter bred bro. Förbindelserna till perrongen förändras enligt utredningsplanen för Esbo stadsbana så att förbindelserna direkt från de närbelägna gång- och cykelvägarna avlägsnas och ersätts med trappor och hiss intill Bredaporten nedanför järnvägsbron. Närmare trafikreglering vid stationen har presenterats i utredningsplanen för stadsbanan (2003). En plan för stadsbanan på avsnittet Alberga-Esbo startar hösten 2012 och avsikten är att den ska bli färdig till sommaren 2013. I samband med denna planeras stationsregionens kommunikationer och anslutningsparkeringar noggrannare.

Enligt stadsstyrelsens utlåtande har den år 2003 färdigställda översiktsplanen för Esbo stadsbana utarbetats i samarbete med Banförvaltningscentralen och Esbo stad. Under beredningen av översiktsplanen har städerna granskat planeringen av banan även ur markanvändningssynpunkt. Trafiklösningarna i området har granskats i samarbete med Esbo redan vid översiktsplaneringen som en del av markplaneringen och nu i samband med detaljplanen. Björkgårds hållplats har i översiktsplanen för stadsbanan placerats på sin nuvarande plats. Planeringen av Esbo stadsbana sker i samarbete mellan Trafikverket samt städerna Esbo och Grankulla.

Enligt stadsstyrelsens utlåtande är järnväghållplatsen belägen vid en trafikknutpunkt där områdets huvudgator och kustbanan möts. Björkgårds detaljplanelområde kompletterar stationsmiljön som inte byggts ut till fullo och kommer att locka nya invånare, tack vare vilka tyngdpunkten för serviceområdet vid hållplatsen förskjuts närmare stationens nuvarande läge. Dessutom sker anslutningstrafiken till hållplatsen naturligt med bil, buss, cykel och till fots, varför placeringen är motiverad såväl ur stadsstrukturssynpunkt som med tanke på trafik och närhet. Enligt stadsstyrelsens utlåtande ingick placeringen av Björkgårds hållplats också i utgångsinformationen då man slog fast målen för planläggningen.

Omgivande stadsbebyggelse

Enligt planbeskrivningen ligger planområdet vid gränsen mellan Grankulla och Esbo, och mellan olika typer av bostadsområden, och bildar en egen zon mellan dem. Området omges i norr av Grankullas småhusdominerade bostadsområden som byggts under olika tidsperioder och i söder av ett ganska nytt område med våningshus i Ymmersta i Esbo. Järnvägen går tvärs igenom planområdet.

I stadsstyrelsens utlåtande har det konstaterats att planområdets läge innebär att det med avseende på stadsbild, stadsstruktur och byggstil är en kombination av båda områdena. Vid kustbanan finns ingen annan liknande helhet av bebyggelse i form av småhus och flervåningshus så här tätt intill en hållplats.

Kvarter 78

Kvarter 78 (AK) som ligger norr om banan och väster om Bredaporten har anvisats som kvartersområde för flervåningshus. Byggrätten är 3 000 kvadratmeter våningsyta. I kvarteret är det tillåtet att uppföra en bostadsbyggnad vars våningshöjd trappas av mot planområdets västra kant. Byggnaden placeras i en sluttning och har delar med fem, tre och två våningar. I anslutning till bostadsbyggnaden får utöver den egentliga byggrätten en dagligvaruaffär på en högst 400 kvadratmeter placeras i gatuplanet.

Stadsstyrelsen har i sitt utlåtande framfört att byggnaderna i kvarter 78 placeras så att de bildar en lämplig miljö i stationstrakten och tjänar även för sin del som bullerskydd för småhusbebyggelsen på norra sidan. Byggnationens anpassning till den befintliga bebyggelsen har skett genom terrassering och genom att husen placeras så långt som möjligt från de närmaste bostadshusen. Byggandet har planerats så att det uppfyller kraven på avstånd mellan byggnader enligt gällande bestämmelser.

Friluftsleden på EV-området söder om kvarteret 78 och trottoaren bredvid leden

Väster om Bredaporten på skyddsområdet EV har anvisats en riktgivande placering av en friluftsled som följer den led som nu finns på området. I banans riktning, öst-väst, finns nu en skid- och friluftsled som korsar järnvägen vid Bredaporten.

Enligt stadsstyrelsens utlåtande har man genom en områdesreservering för skyddsområde (EV) skapat förutsättningar för att anlägga en regional grönförbindelse. Det är möjligt att flytta den existerande friluftsleden i området längre bort från byggnaderna i kvarter 78. Friluftsledens slutliga sträckning slås fast vid planeringen av genomförandet. Bredaportens gatuområde och underfart (e) har i detaljplanen presenterats som områdesreserveringar som motsvarar nuläget. Gång- och cykelvägen i den västra delen har tills vidare inte byggts ut på östra och norra sidan av kvarter 78. Till övriga delar blir det inga förändringar och användningen av friluftsleden kommer att fortsätta som förut i framtiden.

Förvaltningsdomstolens slutsats

Vad beträffar Rune Filipssons besvär (besvären 1) strider beslutet inte mot lag på den grunden att utredningen har varit bristfällig eller Björkgårds järnväghållplats finns i planen i dess nuvarande läge. Förvaltningsdomstolen konstaterar att det vid beredningen av planen har förelegat olika alternativ för ordnandet av markanvändningen. Med beaktande av detta samt stadsstyrelsens utlåtande om hållplatsens placering i översiktsplanen för stadsbanan och om utarbetandet av översiktsplanen med Banförvaltningscentralen och Esbo stad, samt med beaktande av hållplatsens läge vid en trafikknutpunkt och det att man på planområdet planlagt nytt kompletterande byggande (både våningshus och småhus), har hållplatsens läge samt dess funktionella arrangemang och anpassning till omgivande stadsbebyggelse beaktats tillräckligt vid utarbetandet av planen. Planen motsvarar därmed de innehållsmässiga krav som markanvändnings- och bygglagen förutsätter (39 § och 54 §) och beslutet baserar sig inte på bristfällig utredning (9 §).

Vad beträffar Filipssons och hans medparters besvär (besvären 2) angående byggrätten i kvarteret 78 jämfört med dess ursprungliga byggrätt och byggrätten i kvarteren 76 och 79 samt våningshusens avstånd från de befintliga grannarna konstaterar förvaltningsdomstolen att det inte är lagstridigt att planlägga områden på nytt och med större byggrätt. Syftet med planen och planeändringen är att efterfölja de riksomfattande målen för områdesanvändningen genom att effektivera bostadsbyggandet på ett område som ligger intill utmärkta kollektivtrafikförbindelser, speciellt järnvägen. Därför är en effektivare markanvändning än förr motiverad. Härmed är planen på de i besvären framställda grunderna inte ojämlig mot markägare i kvarteret 76 eller 79. Vad beträffar nybyggnationens anpassning till den befintliga miljön och byggnadsbeståndet hänvisar förvaltningsdomstolen till ovannämnda grunder angående besvären 1.

Angående friluftsleden och skyddszonen konstaterar förvaltningsdomstolen att ledens läge enligt planen är endast riktgivande. Förvaltningsdomstolen anser att friluftsledens funktionalitet samt säkerhet i förhållande till Bredaportens cykel- och gångtrafik har beaktats tillräckligt i planen.

Förvaltningsdomstolen konstaterar att förvaltningsdomstolen utgående från besvären 1 och 2 endast har granskat om sådana felaktigheter som avses i 90 § kommunallagen har förekommit vid godkännandet av detaljplanen till de delar besvär anförts mot planbeslutet. Det hör inte till förvaltningsdomstolens behörighet att pröva ändamålsenligheten i planbeslutet, till exempel frågan huruvida någon annan placering av järnväghållplatsen skulle vara bättre än den som baserar sig på banplanen och som stadsplanen i fråga anger, eller frågan huruvida mindre våningshus skulle vara bättre än de som planen möjliggör. Stadsfullmäktiges beslut har inte uppkommit i felaktig ordning, stadsfullmäktige har inte överskridit sina befogenheter och beslutet är inte heller i övrigt lagstridigt. Det har inte i besvärsskrifterna påvisats några lagliga hinder mot ett godkännande av planen.

Tillämpade lagrum

De i motiveringen nämnda samt
Kommunallagen 90 §

Sökande av ändring

Ändring i detta beslut får sökas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen. Besvärsskriften skall tillställas högsta förvaltningsdomstolen.

Besvärсанvisning finns i bilaga (planeärende).

Förvaltningsdomstolens sammansättning

Ärendet har avgjorts av förvaltningsdomstolens ledamöter Markku Setälä, Paula Väinämö (g) och Minna Ruuskanen.

Föredragande ledamot Minna Ruuskanen

Distribution och rättegångsavgift

Beslut	Rune Filipsson; rättegångsavgift 90 euro (dnr 06717/12) och 90 euro tillsammans med hans medparter (dnr 06718/12) Bredavägen 64, 02700 GRANKULLA (meddelande om rättegångsavgift)
Avskrift utan avgift	Grankulla stadsstyrelse Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland För kännedom för statistisk uppföljning (RSv 248/1998 rd - RP 101/1998 rd) - miljöministeriet